

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage Schiphol
1 november 2014 - 1 mei 2015



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage Schiphol

1 november 2014 – 1 mei 2015

Datum 7 augustus 2015

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/ Luchtvaart

Mercuriusplein 1-63, Hoofddorp
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

088 489 00 00
www.ilent.nl
@inspectieLenT

Inhoud

Leeswijzer

Op grond van artikel 8.29 van de Wet luchtvaart en artikel 3.1 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) dient door de Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) elk halfjaar aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: de Staatssecretaris) een verslag te worden uitgebracht.

Het verslag betreft de in de Wet Luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het gaat hierbij om de bevindingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) met betrekking tot de naleving van normen en regels door Amsterdam Airport Schiphol (hierna: Schiphol), Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen, eventueel door de luchtvaartsector getroffen voorzieningen om normoverschrijdingen te voorkomen en eventuele maatregelen van de inspecteur-generaal. In het verslag wordt tevens ingegaan op een door de Inspectie te handhaven regel uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) inzake de hoogtebeperkingen voor (mobiele) objecten.

Het verslag heeft betrekking op een (deel van een) gebruiksjaar. Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot 1 november. In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over de eerste helft van het gebruiksjaar 2015, de periode 1 november 2014 tot 1 mei 2015.

De handhavingsrapportage begint met een *samenvatting* waarin beknopt de belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie zijn weergegeven.

Daarna volgt een *inleiding* (*hoofdstuk 1*) waarin het wettelijk kader beschreven wordt en de handhavingssystematiek zoals die door de Inspectie wordt toegepast. In de inleiding worden ook ontwikkelingen beschreven die voor de handhaving van belang zijn of daar deel van uitmaken. Ten slotte wordt in de inleiding ingegaan op de handhaving van slots die van belang is voor met name de geluidbelasting in de nacht. Het betreft hier een activiteit die niet uit het LVB of het LIB voortvloeit, maar uit de wijziging van het Besluit slotallocatie van 2005. Om die reden maakt het onderwerp geen deel uit van de 'hoofdtekst' van de handhavingsrapportage en wordt er een aparte paragraaf aan gewijd in de inleiding.

In *hoofdstuk 2* wordt beschreven welke gegevens op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart door de sectorpartijen aan de Inspectie moeten worden verstrekt ten behoeve van het toezicht en de handhaving.

Deze verplichting is nader uitgewerkt in de RMI waarin is vastgelegd op welk moment deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Verder wordt in hoofdstuk 2 aangegeven hoe door de Inspectie gewaarborgd wordt dat de kwaliteitseisen door de sectorpartijen goed worden nageleefd.

In *hoofdstuk 3* staan de resultaten van het toezicht op de naleving van de regels uit het LVB inzake het luchtruimgebruik (luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten), het baangebruik en de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.

In *hoofdstuk 4* staan de resultaten van het toezicht op de naleving van de normen uit het LVB. Deze normen hebben de vorm van grenswaarden zoals die gelden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (emissies).

In *hoofdstuk 5* staan de resultaten van het toezicht op de naleving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten.

In *hoofdstuk 6* staan de eventueel door de sectorpartijen getroffen voorzieningen (maatregelen) om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen.

In *hoofdstuk 7* is aangegeven of er voor de inspecteur-generaal aanleiding is geweest bestuurlijke maatregelen aan één of meerdere sectorpartijen op te leggen. Een dergelijke actie is alleen aan de orde als zich in het voorgaande gebruiksjaar (verwijtbare) overschrijdingen van grenswaarden hebben voorgedaan.

Voor de hoofdstukken 2 tot en met 7 geldt een indeling waarbij eerst de betreffende artikelen van de Wet luchtvaart, het LVB, het LIB of de RMI worden genoemd waarop door de Inspectie toezicht wordt uitgeoefend. Daar waar nodig wordt ter verduidelijking aangegeven welke werkwijze daarbij door de Inspectie wordt gehanteerd. Vervolgens worden de resultaten van dat toezicht weergegeven, soms gevolgd door een beoordeling waarin wordt vastgesteld of sprake is van een (potentiële) overtreding van een regel of overschrijding van een grenswaarde.

De handhavingsrapportage eindigt met een zestal bijlagen. Bijlage A bevat een overzicht van de afwijkingen baan- en luchtruimgebruik zoals die door LVNL geregistreerd en beoordeeld zijn. De bijlagen B en D bevatten een overzicht van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en de voor deze handhavingspunten berekende geluidbelasting. De kaarten in de bijlagen C en E tonen de geografische ligging van de handhavingspunten. Bijlage F bevat een overzicht van de in de handhavingsrapportage gehanteerde begrippen.

Samenvatting

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie over de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- drie luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen in verband met afwijkingen van de voorgeschreven luchtverkeerweg;
- aan LVNL een bestuurlijke boete zal worden opgelegd in verband met een overschrijding van het maximaal toegestane percentage verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de Terminal Control Area Schiphol (TMA) in het gebruiksjaar 2014;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen, onrechtmatig is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- zich geen overtredingen van de regels voor het baangebruik hebben voorgedaan;
- in 5,3% van de gevallen onrechtmatig is afgeweken van de regel die bepaalt dat op de vliegtuigopstelplaats geen gebruik wordt gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig voor de eigen stroomvoorziening als daar een vaste stroomaansluiting beschikbaar is;
- in verband met deze overtreding zes luchtvaartmaatschappijen in aanmerking kwamen om door de Inspectie te worden aangeschreven en drie hiervan inmiddels een waarschuwingsbrief hebben ontvangen;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij wegens ‘slotsmisbruik’ bestuursrechtelijk moest worden opgetreden.

1 Inleiding

1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de luchthaven Schiphol wordt gevormd door Hoofdstuk 8 (Titel 8.2) van de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI).

De Wet luchtvaart en het LVB bevatten regels en grenswaarden die door Schiphol, LVNL en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen moeten worden nageleefd. Het toezicht hierop wordt uitgeoefend door de Inspectie, waarbij de inspecteur-generaal in geval van niet naleving van regels en/of grenswaarden de bevoegdheid heeft om handhavend op te treden.

Het LIB bevat regels inzake de bestemming en het gebruik van de grond van en rond de luchthaven Schiphol (het luchthavengebied en het beperkingengebied). De handhaving van het LIB geschiedt door middel van het handhaven van de bestemmingsplannen en is derhalve een taak van de gemeenten. Uitzondering hierop vormt de handhaving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten, zoals bouwkranen.

In de RMI is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart door Schiphol en LVNL aan de Inspectie moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van het LVB te kunnen handhaven. In de RMI is tevens vastgelegd wanneer deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan.

1.2 Handhavingssystematiek

De handhaving door de inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in het LVB en bovengenoemde bepaling over hoogtebeperkingen inzake (mobiele) objecten zoals vastgelegd in het LIB.

Het gaat hierbij om:

- de regels inzake het gebruik van het luchtruim en het baangebruik;
- de regels inzake de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken;
- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico (totale risicogewicht), de geluidbelasting (totale volume van de geluidbelasting en geluidbelasting in handhavingspunten) en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken;
- de verbodsbepaling inzake het oprichten of plaatsen van objecten in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB.

De handhaving vindt plaats over de periode van een gebruiksjaar. Voor Schiphol geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar.

De handhavingssystematiek die door de Inspectie wordt toegepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Ten aanzien van *grenswaarden* is in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bepaald dat de exploitant van de luchthaven (lees: Schiphol), de verlener van luchtverkeerdienstverlening (lees: LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen een gezamenlijke verplichting hebben om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen (zorgplicht). Zodra de inspecteur-generaal constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur-generaal op grond van artikel 8.22, eerste lid, van de Wet luchtvaart een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt teruggedrongen.

In dit verband is het van belang te weten dat LVNL op basis van Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in relatie tot de naleving van milieubepalingen, als een sectorpartij moet worden gezien. Voorts dient er rekening mee te worden gehouden dat voor elk handhavingspunt waarin een overschrijding is geconstateerd, op basis van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB, eerst nog een berekening moet worden uitgevoerd om te bepalen in hoeverre bijzondere weersomstandigheden bij de overschrijding een rol hebben gespeeld. Indien nodig vindt vervolgens nog een analyse plaats om vast stellen of er nog andere factoren zijn die bepalend zijn voor het antwoord op de vraag in hoeverre de betreffende grenswaarde-overschrijding de sectorpartijen kan worden aangerekend. Pas dan neemt de inspecteur-generaal een eventuele maatregel.

Deze maatregel richt zich tot die partij die de betreffende maatregel ook kan uitvoeren. De schuldvraag (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) is daarbij niet aan de orde. Omdat een overschrijding van een grenswaarde pas na afloop van het gebruiksjaar definitief kan worden vastgesteld, zal de betreffende maatregel niet eerder dan in het daarop volgende gebruiksjaar door de inspecteur-generaal worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voordoet.

Ten aanzien van *regels* is in de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart bepaald dat de partij tot wie de regel gericht is, verplicht is die regel ook na te leven. In tegenstelling tot bij grenswaarden geldt bij regels dus niet een gezamenlijke verplichting.

De regels zoals vastgelegd in het LVB bevatten geboden, maar ook legitieme gronden om van die geboden te mogen afwijken. Zo kan te allen tijde door een partij op grond van de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart van de regels van het LVB worden afgeweken als dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur-generaal is vastgesteld dat niet op basis van een legitieme afwijkingsgrond van een regel is afgeweken.

Een overtreding van een regel van het LVB (en LIB) kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom worden opgelegd.

De hier beschreven reguliere handhavingssystematiek is nader uitgewerkt in de nota 'Handhavingsbeleid: Wet luchtvaart; De Luchthaven Schiphol' van februari 2003 (hierna: het Handhavingsbeleid).

1.3 Experimenteerregeling

Op basis van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart kan door de Staatssecretaris ten behoeve van een experiment:

a) vrijstelling worden verleend van een regel in het LVB;
b) een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt worden vervangen door een andere grenswaarde.

Op 1 november 2014 is de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 14 oktober 2014, nr. IENM/BSK-2014/222151, tot wijziging van de Regeling tot vaststelling van het experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol' (Stcrt. 2014, 29272) in werking getreden. Het betreft hier een ongewijzigde verlenging van het experiment om ook tussen 22.30 en 23.00 uur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. De regeling wordt toegepast voor zover het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten.

De regeling bevat voor de duur van het verlengde experiment, de periode 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015:

a) een vrijstelling van de regels voor het gebruik van de luchtverkeerwegen voor de dag voor de periode tussen 22.30 uur en 23.00 uur;
b) vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} (zie ook paragraaf 4.2.2).

1.4 Vrijstellingsregelingen

Op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan door de Staatssecretaris, indien ten gevolge van een bijzonder voorval of groot onderhoud van een baan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd:

a) vrijstelling worden verleend van een regel in het LVB;
b) een in het LVB vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt worden vervangen door een andere grenswaarde.

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart de volgende regelingen van kracht geworden:

1. Besluit houdende vrijstelling van de regel in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol inzake het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts in de nacht, van 18 november 2014 (ILT-2014/69224).

2. Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 17 maart 2015, nr. IENM/BSK-2015/51109, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol waaronder vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System (Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol waaronder ALCMS) (Stcrt. 2015, 7477).

Ad 1) De 'Vrijstelling gebruik Buitenveldertbaan voor starts in de nacht' van 18 november 2014 is met terugwerkende kracht op 21 oktober 2014 om 23.00 uur in werking getreden en op 22 oktober 2014 om 06.00 uur vervallen. Het betreft hier een vrijstelling in verband met starts in de nacht van de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2014.

De vrijstelling is verleend in verband met bijzondere weersomstandigheden (harde stormachtige noordwestenwind) en om congestie in de terminal met grote groepen overnachtende passagiers te voorkomen. De vrijstelling is verleend voor maximaal 36 starts in westelijke richting (baan 27). Daarbij zijn de volgende voorwaarden gesteld:

a) Voor alle vertrekkende vluchten geldt de Kaagbaan (baan 24) als primaire startbaan.
b) Indien vliegers baan 24 vanwege crosswind niet als startbaan kunnen accepteren, zal LVNL de Buitenveldertbaan (baan 27) als alternatieve startbaan kunnen aanbieden.
c) Het aantal vertrekkende vluchten van baan 27 dient door Amsterdam Airport Schiphol en LVNL tot een minimum te worden beperkt.
d) Een schriftelijke verantwoording achteraf (binnen 48 uur), conform procedure, aan te leveren door Amsterdam Airport Schiphol, inclusief een schriftelijke verklaring van de burgemeester van de gemeente Haarlemmermeer en de Koninklijke Marechaussee.

Uiteindelijk hebben onder de vrijstelling slechts 14 starts van baan 27 plaatsgevonden.

Ad 2) De 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol waaronder ALCMS' is op 23 maart 2015 in werking getreden en zal met ingang van 1 november 2015 worden ingetrokken.

De regeling bevat de volgende vrijstellingen:

a) Gedurende de periode van 23 maart 2015 tot en met 5 april 2015 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS, een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van de Buitenveldertbaan voor starts in beide richtingen en de Schiphol-Oostbaan voor landingen vanuit het noordoosten.
b) Gedurende de periode van 20 april 2015 tot en met 3 mei 2015 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS, een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van de Schiphol-Oostbaan voor landingen vanuit het noordoosten.

c) Gedurende de periode van 25 mei 2015 tot en met 5 juli 2015 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, waaronder de vervanging van het ALCMS, een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van de Aalsmeerbaan voor starts naar het zuiden.

d) Gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS, een vrijstelling om gedurende de nacht gebruik te mogen maken van de Zwanenburgbaan voor starts naar het noorden en de Aalsmeerbaan voor starts naar het zuiden en landingen vanuit het zuiden.

e) Gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS, een vrijstelling om gedurende het gehele etmaal af te mogen wijken van de luchtverkeerwegen voor de dag en voor de nacht bij starts van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting.

De regeling bevat te zijner tijd ook vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} en L_{night}. Hiervoor zal door Schiphol een aparte aanvraag worden ingediend. De vervangende grenswaarden zullen door middel van een wijziging van de regeling worden vastgesteld in het daartoe gereserveerd artikel 2 van de regeling.

1.5 Bestuursrechtelijke afhandeling overtreding LVNL 2014

In de handhavingsrapportage Schiphol van 3 maart 2015 is voor het gebruiksjaar 2014 vastgesteld dat voor één regel waar LVNL zich aan te houden heeft, het geregistreerde percentage afwijkingen hoger was dan het maximaal toegestane percentage afwijkingen (0,08% t.o.v. de norm van 0,05%). Het betrof hier een overtreding van de regel ‘verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA’.

In verband hiermee heeft de Inspectie op 24 april 2015 een voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan LVNL bekend gemaakt. LVNL is daarbij in de gelegenheid gesteld om over dit voornemen haar zienswijze te geven. LVNL heeft van deze gelegenheid geen gebruik gemaakt. In de tweede helft van het gebruiksjaar 2015 zal de bestuurlijke boete door middel van een beschikking worden geëffectueerd.

1.6 Handhaving slots

Schiphol is een slotgecoördineerde luchthaven. Dat houdt in dat luchtvaartmaatschappijen alleen gebruik van Schiphol mogen maken als zij door middel van een ‘slot’ toestemming hebben gekregen om op een bepaald tijdstip een start of een landing uit te voeren. De ‘slots’ worden via een bepaalde verdeelsleutel door de slotcoördinator aan de luchtvaartmaatschappijen toegewezen.

Soms komt het voor dat luchtvaartmaatschappijen zonder 'slot' vliegen of afwijken van de slottijd, waardoor bijvoorbeeld vluchten waarvoor een 'dagslot' is uitgegeven, in de nacht worden uitgevoerd. Dit kan gevolgen hebben voor de capaciteitsverdeling, maar in het geval van Schiphol ook consequenties hebben voor de geluidbelasting. Vluchten die in de nacht worden uitgevoerd tellen namelijk zwaarder mee in de berekening van de geluidbelasting.

Indien door een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk (dus zonder geldige reden) tussen 23.00 uur en 07.00 uur gestart of geland wordt zonder een voor die periode toegewezen slot, en dus wordt afgeweken van de door de slotcoördinator toegewezen slottijd, is sprake van 'slotsmisbruik'.

In de wijziging van het Besluit slotallocatie van 15 september 2005 is onder meer bepaald dat handhaving door de Inspectie plaatsvindt op het moment dat Schiphol en de slotcoördinator hebben gedaan wat in hun vermogen ligt om 'slotsmisbruik' aan te pakken, maar deze inspanningen onvoldoende resultaat hebben opgeleverd. In dat geval wordt van de Inspectie verwacht dat aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen effectieve en proportionele sancties worden opgelegd. Dat gebeurt in de vorm van dwangsommen van 15.000 euro per overtreding tot een maximum van 300.000 euro.

Resultaten

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 heeft zich geen situatie voorgedaan waarbij wegens 'slotsmisbruik' bestuursrechtelijk moest worden opgetreden.

2 Gegevensverstrekking en kwaliteitsborging

2.1 Gegevensverstrekking

Op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart dienen door de luchtvaartsector, conform de bepalingen in de RMI, aan de inspecteur-generaal gegevens te worden verstrekt over:

- de veiligheids- en milieubelasting in relatie tot de in het LVB vastgelegde grenswaarden;
- de door de luchtvaartsector getroffen voorzieningen om overschrijdingen van deze grenswaarden te voorkomen;
- door de luchtvaartsector veroorzaakte afwijkingen van in het LVB vastgelegde regels die in het belang van de veiligheid nodig zijn.

Gegevensverstrekking Schiphol
Op grond van de RMI moet Schiphol gegevens verstrekken over de veiligheids- en milieubelasting in relatie tot de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

Gegevensverstrekking LVNL
Op grond van de RMI moet LVNL gegevens verstrekken over alle afwijkingen van luchtverkeerwegen, minimale vlieghoogten en beperkingen banenstelsel.
Dus niet alleen afwijkingen veroorzaakt door instructies van LVNL, maar ook afwijkingen veroorzaakt door gezagvoerders. Deze gegevens betreffen niet alleen het feit, maar ook de oorzaak van de geregistreerde afwijkingen. In de paragrafen 3.1, 3.2 en 3.4 wordt hier nader op ingegaan.

Resultaten
Wat betreft de *volledigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat door Schiphol en LVNL is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd.

Wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat door Schiphol wel, en door LVNL twee keer niet is voldaan aan hetgeen hierover in de RMI is vastgelegd. In één geval werd de afwijking gemotiveerd, in het andere geval niet. Deze constatering deed zich ook voor in het gebruiksjaar 2014, en is hierdoor aan de orde geweest bij de RMI-audit die de Inspectie op 30 oktober 2014 bij LVNL heeft uitgevoerd (zie paragraaf 2.2).

2.2 Kwaliteitsborging

De Inspectie ziet erop toe dat de gegevensverstrekking, en de aan deze gegevens ten grondslag liggende registraties en bewerkingen, voldoen aan de eisen die de RMI eraan stelt. Tot deze eisen behoren niet alleen technische eisen en eisen ten aanzien van het tijdvak waarover, en het moment waarop, de gegevens moeten worden verstrekt. In de RMI zijn ook eisen gesteld aan de wijze waarop de processen rond de berekeningen en de registraties van gegevens door Schiphol en LVNL moeten worden beheerst. Deze (kwaliteits-) eisen staan in bijlage 7 van de RMI.

In het kader van de kwaliteitsborging worden door de Inspectie bij zowel LVNL als Schiphol audits, en soms ook administratiecontroles uitgevoerd. Daarnaast dient op basis van de RMI door zowel LVNL als Schiphol minimaal één keer per jaar via een interne audit te worden beoordeeld of voldaan wordt aan de in bijlage 7 van de RMI gestelde kwaliteitseisen. De resultaten van deze interne audit dienen in een verificatierapport te worden vastgelegd, en worden vervolgens weer meegenomen in het toezicht dat door de Inspectie wordt uitgeoefend.

Resultaten
Op 5 november 2014 heeft de Inspectie een RMI-audit bij Schiphol uitgevoerd. Deze audit stond in het teken van de wijze waarop Schiphol invulling geeft aan de RMI verplichting inzake het informeren van de Inspectie over de baanbeschikbaarstelling voor zover niet alle banen beschikbaar zijn en dit leidt tot een afwijking van artikel 3.1.5 van het LVB. Tevens is tijdens deze audit gefocust op de vraag hoe Schiphol invulling geeft aan de implementatie van de Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2) in de geluidbelastingsberekeningen. Voorts is teruggekeken naar het oppakken en afhandelen van de RMI auditbevinding van 2013.

Tijdens deze audit is één bevinding gedaan. De handelingen die Schiphol en het NLR uitvoeren met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen die aangeven de NADP2 procedure te (gaan) vliegen, zijn niet aantoonbaar vastgelegd in werkinstructies. Bij brief van 9 december 2014 is Schiphol hierover door de Inspectie geïnformeerd.

Op 30 oktober 2014 heeft de Inspectie een RMI-audit bij LVNL uitgevoerd. Deze audit betrof de totstandkoming van de maandelijkse rapportages van LVNL over de afwijkingen baan- en routegebruik in het gebruiksjaar 2014. Specifiek is gekeken naar de volgende onderwerpen:

- Terugblik bevindingen interne en externe audits 2013 en de wijze waarop LVNL de openstaande bevindingen heeft afgehandeld.
- Werkinstructies algemeen, totstandkoming rapportages, links met Essentials en Lynx.
- Praktijkcasussen en het volgen van de werkinstructies.
- Termijnoverschrijdingen met betrekking tot het leveren van rapportages.
- Omissie van vliegtuigtypes in de vliegtuigtabel.

Tijdens deze audit zijn geen bevindingen gedaan. Wel is vastgesteld dat er vijf termijnoverschrijdingen zijn geweest met betrekking tot het leveren van rapportages en dat LVNL hierop een oorzaakanalyse heeft uitgevoerd. De redenen die door LVNL voor de termijnoverschrijdingen zijn aangedragen, waren deels gegrond en deels ongegrond. De termijnoverschrijdingen zijn derhalve als punt van aandacht opgenomen in het auditrapport. Bij brief van 4 december 2014 is LVNL hierover door de Inspectie geïnformeerd.

Najaar 2015 zullen door de Inspectie bij Schiphol en LVNL de RMI-audits voor het gebruiksjaar 2015 worden uitgevoerd.

Daarbij zal in de RMI-audit bij LVNL wederom aandacht worden besteed aan de termijnbewaking van de rapportages door LVNL, mede naar aanleiding van de twee termijnoverschrijdingen in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015.

3 Toezicht naleving regels

3.1 Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door gezagvoerders

In artikel 3.1.1 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder van een straalvliegtuig met een andere bestemming dan de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam bij het vertrek van de luchthaven er zorg voor moet dragen dat:

- het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het betreffende tijdvak, voor het vertrek van de betreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB;
- na het verlaten van de Terminal Control Area van Schiphol (Schiphol TMA) de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60 (= ongeveer 6000 voet, oftewel ongeveer 2 km).

In artikel 3.1.2 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder van een straalvliegtuig dat niet afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam bij de nadering van de luchthaven er zorg voor moet dragen dat:

- het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het betreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan, luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB;
- buiten de hiervoor bedoelde gevallen de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de minimale vlieghoogte zoals beschreven in de tabel van artikel 3.1.2 van het LVB.

Voor beide artikelen geldt dat de gezagvoerder van de bepalingen kan afwijken op grond van de gegeven verkeersleiding of wanneer dat in het belang van de veiligheid nodig is. Ook kan de gezagvoerder (bij naderingen in de nacht) van één van de luchtverkeerwegen afwijken voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn.

Werkwijze Inspectie

De Inspectie is verantwoordelijk voor de controle en nadere bestudering van afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die mogelijk door gezagvoerders veroorzaakt zijn. Dat gebeurt op basis van gegevens over afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten die door LVNL worden geleverd en gegevens uit het vliegtuigvolgsysteem CASPER (voorheen FANOMOS en NiceLog). Deze gegevens betreffen afwijkingen die op instructie van LVNL hebben plaatsgevonden, alsmede afwijkingen die (volgens LVNL) niet op instructie van LVNL hebben plaatsgevonden (geen LVNL-bemoeienis). Laatstgenoemde afwijkingen zijn zeer waarschijnlijk door gezagvoerders veroorzaakt en vormen, tezamen met de eigen registraties met CASPER, de basis voor het onderzoek door de Inspectie.

Hieronder volgt de gehanteerde systematiek, waarbij een onderscheid dient te worden gemaakt tussen afwijkingen in de nacht en afwijkingen overdag.

Voor de *nachtperiode* (23.00 uur tot 06.00 uur) geldt dat alle afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten door de Inspectie worden gecontroleerd. Vervolgens wordt door de Inspectie een selectie gemaakt, welke afwijkingen nader worden onderzocht om te bepalen of een gezagvoerder onrechtmatig van de luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte is afgeweken. Tot deze selectie behoren in ieder geval die afwijkingen die door LVNL zijn beoordeeld als afwijkingen die vallen in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis'.

Voor de *dagperiode* (06.00 uur tot 23.00 uur) is het vanwege het grote aantal vliegtuigbewegingen niet mogelijk alle (veelal legitieme) afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten te controleren. Wel mogelijk en veel efficiënter zijn risicogebaseerde controles op maatschappijniveau. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gekeken naar het vlieggedrag van die maatschappijen die al onrechtmatige afwijkingen in de nacht hebben laten zien.

Daarnaast vindt onderzoek plaats op basis van vragen of klachten die via het Meld en Informatie Centrum (MIC), het klachtenbureau van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) of het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) bij de Inspectie zijn binnengekomen.

De Inspectie hanteert als procedure dat na het vaststellen van een overtreding, een waarschuwingsbrief naar de betreffende luchtvaartmaatschappij wordt gestuurd. De praktijk wijst uit dat zo'n waarschuwingsbrief tot nu toe voldoende effectief is om een herhaling van de overtreding te voorkomen. Mocht de betreffende luchtvaartmaatschappij binnen de periode van een jaar toch opnieuw een overtreding begaan, dan is sprake van recidive en volgt in principe een bestuurlijke boete.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de 'verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (hierna: 'verlenging nachtprocedures') in de LVB-wijziging 2012 en het verlengde experiment 'vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' (hierna: vervroegen nachtprocedures). Hierdoor starten de nachtprocedures om 22.30 uur. De richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures is 06.30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22.30 uur tot 06.30 uur aangehouden.

LVNL mag op basis van het experiment 'vervroegen nachtprocedures' en de LVB-wijziging inzake de 'verlenging nachtprocedures' zelf beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22.30 uur tot uiterlijk 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) worden toegepast of dat tot 23.00 uur en/of vanaf 06.00 uur dagprocedures worden toegepast. Om deze reden worden alle afwijkingen die met het experiment 'vervroegen nachtprocedures' en de 'verlenging nachtprocedures' te maken hebben, LVNL niet aangerekend (zie ook paragraaf 3.2).

Omdat de regels voor de nacht waar gezagvoerders zich aan te houden hebben alleen tussen 23.00 uur en 06.00 uur gelden, worden afwijkingen van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures die tussen 22.30 uur en 23.00 uur en tussen 06.00 uur en 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) plaatsvinden, ook gezagvoerders niet aangerekend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A kan worden afgeleid dat:
- in de nachtperiode sprake is geweest van 440 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 10.499 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 4,2%);
- in de dagperiode sprake is geweest van 2284 afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten op een totaal van 190.810 vliegtuigbewegingen (= ongeveer 1,2%).

In de meeste gevallen betreft het hier legitieme afwijkingen om reden van weer of omdat deze afwijkingen tot een bepaald percentage (voor LVNL) zijn toegestaan.

Nachtperiode
Alle door LVNL gerapporteerde afwijkingen die in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen, zijn door de Inspectie onderzocht. Het betreft hier in totaal 19 afwijkingen (= ongeveer 0,2% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en ongeveer 4,3% van het totale aantal afwijkingen in de nacht).

In onderstaande tabel is aangegeven wat dit onderzoek heeft opgeleverd.

Type/oorzaak afwijking	Weer	Marginale afwijking	Technisch probleem	Overig*	Onbekend	Vlieger-fout	Totaal
Aantal	0	4	2	7	0	3	16
Percentage	0%	25%	12,5%	43,7%	0%	18,8	100%

*) afwijkingen buiten nachtperiode (vóór 22.30 uur) en instructies LVNL

Uit de tabel blijkt dat in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 drie onrechtmatige afwijkingen veroorzaakt door een gezagvoerder (vliegerfout) zijn geconstateerd. Het betreft hier afwijkingen van luchtverkeerwegen. De betreffende luchtvaartmaatschappijen hebben van de Inspectie een waarschuwingsbrief ontvangen.

Dagperiode
Voor de dagperiode zijn in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 geen risicogebaseerde controles op maatschappijniveau uitgevoerd. Wel zijn 12 onderzoeken uitgevoerd op basis van vragen en klachten die via het MIC, BAS en ABL bij de Inspectie zijn binnengekomen. Deze onderzoeken hebben geen onrechtmatige afwijkingen opgeleverd.

3.2 Afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimum vlieghoogten door de luchtverkeersleiding

In artikel 3.1.3 van het LVB is aangegeven dat LVNL luchtverkeersleiding moet geven die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeerweg dan wel op of boven de in het LVB aangegeven minimale vlieghoogte. LVNL kan hiervan afwijken indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer. Deze afwijkingen, gerekend over een gebruiksjaar, mogen een bepaald percentage van het totale aantal vliegtuigbewegingen niet te boven gaan. Deze percentages staan bij artikel 3.1.3 van het LVB vermeld in een aparte tabel.

In bijlage 4C van de RMI is aangegeven dat door LVNL voor iedere regel van de tabel het (feitelijke) percentage afwijkingen moet worden aangegeven. Afwijkingen die in het belang van de veiligheid nodig zijn mogen hierop in mindering worden gebracht. Om te kunnen bepalen welke afwijkingen LVNL wel of niet mogen worden aangerekend, dienen door LVNL niet alleen feitelijke gegevens, maar ook gegevens over de oorzaak van de geregistreerde afwijkingen te worden gegeven.

Zolang een in artikel 3.1.3 van het LVB vermeld percentage toegestane afwijkingen niet dreigt te worden overschreden, bestaat voor LVNL geen directe noodzaak om de precieze oorzaak van de betreffende afwijkingen vast te stellen.

Werkwijze Inspectie

Gezien het grote aantal (legitieme) afwijkingen gedurende de dagperiode, in relatie tot de beschikbare capaciteit, wordt door LVNL voor een beperkt aantal afwijkingen per jaar naast het *feit* ook de *oorzaak* aangegeven.

Voor de Inspectie is dit een geaccepteerde handelwijze, omdat het primair in het belang van LVNL is dat zoveel mogelijk afwijkingen door LVNL worden geanalyseerd. Dit om vast te stellen of ze LVNL dan wel de gezagvoerder moeten worden aangerekend.

Hoewel LVNL in principe zelf mag bepalen welke afwijkingen door LVNL worden geanalyseerd, is met de Inspectie de afspraak gemaakt dat alle afwijkingen die in de *nachtperiode* plaatsvinden door LVNL worden geanalyseerd. Enerzijds omdat in de nacht de meeste hinder ervaren wordt en anderzijds omdat voor de nacht strengere normen gelden.

Voor de *dagperiode* geldt dat door LVNL een (door de Inspectie geaccordeerde) statistische methode wordt toegepast in relatie tot de 3%-norm voor het toegestane percentage afwijkingen van luchtverkeerwegen overdag van vertrekkende vliegtuigen onder 3000 voet. De statistische methode heeft tot doel een reële inschatting te maken van het percentage afwijkingen in relatie tot de 3%-norm dat LVNL eigenlijk niet mag worden aangerekend. Dit resulteert in een bepaald aftrekpercentage.

Uit analyses van LVNL is namelijk gebleken dat slechts een beperkt deel van de afwijkingen onder 3000 voet een gevolg is van aanvullende instructies van LVNL om reden van een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer (lees: capaciteit/efficiency). De meeste afwijkingen zijn het gevolg van aanvullende instructies van LVNL om reden van weer. Daarnaast zijn er soms afwijkingen als gevolg van onnauwkeurig vlieggedrag en vliegerfouten.

Om de statistische methode te kunnen toepassen geldt voor LVNL de volgende procedure:

- Eén keer per gebruiksjaar dient door LVNL een analyse te worden uitgevoerd over de laatste volle week van de maand september.
- Op basis van deze analyse wordt één keer per gebruiksjaar een aftrekpercentage berekend.
- Dit aftrekpercentage wordt bij de aftrekpercentages uit eerdere analyses gevoegd, op basis waarvan een voortschrijdend gemiddeld aftrekpercentage wordt vastgesteld dat geldt voor het daarop volgende gebruiksjaar.
- In het kader van de jaarlijkse audit die door de Inspectie bij LVNL wordt uitgevoerd, wordt bezien of door de Inspectie nog een controle op de totstandkoming van de aftrekpercentages moet plaatsvinden.
- Deze controle kan in voorkomende gevallen leiden tot een aanpassing van het door LVNL gehanteerde aftrekpercentage.

LVNL heeft voor week 39 van het gebruiksjaar 2014 een analyse uitgevoerd. Op basis van het resultaat van deze en eerdere analyses heeft de Inspectie bepaald dat door LVNL voor het gebruiksjaar 2015 een aftrekpercentage van 73,9% mag worden gehanteerd voor alle afwijkingen die onder de 3%-norm vallen.
Dit aftrekpercentage zal vanaf juli 2015 door LVNL worden toegepast.

Resultaten

Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de ‘verlenging nachtprocedures’ in de LVB-wijziging 2012 en het verlengde experiment ‘vervroegen nachtprocedures’. Hierdoor starten de nachtprocedures om 22.30 uur. De richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures is 06.30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22.30 uur tot 06.30 uur aangehouden (zie ook paragraaf 3.1).

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat de geregistreerde afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorieën ‘incorrecte data’, ‘veiligheidsbelang’, ‘onvoldoende technische voorzieningen’ en ‘geen LVNL-bemoeienis’ zijn opgenomen.

Afwijkingen die onder *‘veiligheidsbelang’* zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door weersomstandigheden.

In de rapportages van LVNL is de categorie ‘veiligheidsbelang’ zodanig gespecificeerd dat duidelijk is welke afwijkingen het gevolg zijn van weersomstandigheden en welke afwijkingen een andere (veiligheids-)oorzaak hebben.

Afwijkingen die onder *'geen LVNL-bemoeienis'* zijn ingedeeld, betreffen afwijkingen die waarschijnlijk door de gezagvoerder van het vliegtuig zijn veroorzaakt en om die reden LVNL niet mogen worden aangerekend. Deze afwijkingen zijn door de Inspectie onderzocht om vast te stellen of de gezagvoerder onrechtmatig van de luchtverkeerweg of minimale vlieghoogte is afgeweken (zie paragraaf 3.1).

Wat overblijft zijn afwijkingen die LVNL in principe mogen worden aangerekend.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat met betrekking tot drie regels het geregistreerde percentage afwijkingen hoger is dan het maximaal toegestane percentage. Het betreft hier:

- horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van naderende vliegtuigen;
- verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA;
- horizontale afwijkingen van luchtverkeerwegen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen.

In het kader van de beoordeling van deze afwijkingen hanteert de Inspectie ten aanzien van onderstaande onderwerpen de volgende, bij LVNL bekend zijnde, uitgangspunten:

- *horizontale afwijkingen naderend verkeer in de nacht:* de Inspectie hanteert als uitgangpunt dat dergelijke afwijkingen LVNL niet worden aangerekend, indien de hoogte waarop de luchtverkeerweg wordt binnengevlogen op of boven vliegniveau 70 (= ongeveer 7000 voet; de minimum vlieghoogte tot de grens van de Schiphol TMA) is;
- *meetvluchten:* meetvluchten zijn een wettelijke verplichting en dienen vanwege het veiligheidsbelang te worden uitgevoerd, waarbij het kan voorkomen dat van de regels zoals vastgelegd in het LVB moet worden afgeweken; afwijkingen veroorzaakt door het meetvliegtuig zelf mogen worden opgenomen in de categorie 'veiligheidsbelang';
- *dag-nacht overgang:* ten aanzien van vluchten in de dag-nacht overgang (en omgekeerd) hanteert de Inspectie om operationele redenen een handhavingsmarge van twee minuten.

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn door LVNL ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met de 'verlenging nachtprocedures' in de LVB-wijziging 2012 en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures'. Deze afwijkingen worden LVNL niet aangerekend, omdat LVNL op basis van deze LVB-wijziging en het experiment zelf mag beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22.30 uur tot uiterlijk 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) worden toegepast of dat tussen 22.30 uur en 23.00 uur en vanaf 06.00 uur dagprocedures worden toegepast (zie ook paragraaf 3.1).

In de LVNL-tabel in bijlage A staan bovengenoemde uitgangspunten (voor zover van toepassing), afwijkingen in verband met de 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures', alsmede het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd, in de kolom 'interpretatie-issues'.

Beoordeling

Rekening houdend met genoemde uitgangspunten, afwijkingen in verband met de ‘verlenging nachtprocedures’ en het verlengde experiment ‘vervroegen nachtprocedures’, en het aftrekpercentage dat door LVNL mag worden gehanteerd, is door de Inspectie vastgesteld dat van geen van de regels waar LVNL zich aan te houden heeft, het geregistreerde percentage afwijkingen hoger is dan het maximaal toegestane percentage afwijkingen.

3.3 Baanbeschikbaarstelling

In artikel 3.1.4 van het LVB is aangegeven dat Schiphol zorg draagt voor de beschikbaarstelling van het banenstelsel en dat de beschikbaarstelling kan worden beperkt als dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel. Dat kan zijn in verband met een acuut probleem, maar ook in verband met onderhoud.

Werkwijze Inspectie

Dat een baan beschikbaar is, wil nog niet zeggen dat er ook gebruik van mag worden gemaakt. In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven welke beperkingen aan het gebruik van het banenstelsel verbonden zijn. Het toezicht richt zich derhalve primair op de naleving van de regels die ten aanzien van het gebruik van het banenstelsel zijn gesteld. Gegevens over de baanbeschikbaarstelling, zoals bedoeld in bijlage 5 van de RMI, zijn voor de Inspectie alleen van belang als door het niet beschikbaar zijn van banen, onrechtmatig wordt afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik.

Resultaten

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 heeft zich geen situatie voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van een baan, onrechtmatig is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik.

3.4 Afwijkingen van beperkingen banenstelsel

In artikel 3.1.5 van het LVB is aangegeven dat zowel de gezagvoerder als LVNL er zorg voor moeten dragen dat bij het gebruik van banen rekening gehouden wordt met de voor het gebruik van die banen geldende regels.

De beperkingen die aan het gebruik van het banenstelsel verbonden zijn, staan bij artikel 3.1.5 van het LVB vermeld in een aparte tabel. In artikel 3.1.5 van het LVB is tevens aangegeven in welke gevallen van de in het LVB vastgelegde beperkingen kan worden afgeweken. Onder deze uitzonderingsbepalingen vallen ook afwijkingen die in het belang van de veiligheid nodig zijn.

In bijlage 5 van de RMI is aangegeven dat door LVNL van elke geregistreerde (feitelijke) afwijking van de beperkingen van het banenstelsel ook de oorzaak moet worden vastgesteld. Dit om te kunnen bepalen of de afwijking rechtmatig was.

In artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is bepaald dat, indien door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd, door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM (lees: de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) vrijstelling kan worden verleend van een regel in het LVB.

In artikel 8.23a van de Wet luchtvaart is bepaald dat een dergelijke vrijstelling ook aan de orde kan zijn in het geval van een experiment. In relatie tot afwijkingen van beperkingen van het banenstelsel betreft het hier voornamelijk vrijstellingen voor die gevallen waarin artikel 3.1.5 van het LVB en de artikelen 8.19, 8.20 en 8.21 van de Wet luchtvaart niet voorzien.

Werkwijze Inspectie
Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen van de beperkingen van het banenstelsel worden door de Inspectie gecontroleerd. Vervolgens wordt door de Inspectie een selectie gemaakt, welke afwijkingen nader worden onderzocht. Tot deze selectie behoren in ieder geval die afwijkingen die door LVNL zijn beoordeeld als afwijkingen die vallen in de categorie 'geen LVNL-bemoeienis'.

Resultaten
Alle door LVNL geregistreerde afwijkingen zijn door LVNL verwerkt in de tabel zoals opgenomen in bijlage A. Daarbij is rekening gehouden met de 'verlenging nachtprocedures' in de LVB-wijziging 2012 en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures'. Hierdoor starten de nachtprocedures om 22.30 uur. De richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures is 06.30 uur. In verband hiermee wordt in de LVNL-tabel voor de nachtperiode de periode 22.30 uur tot 06.30 uur aangehouden. In de LVNL-tabel is tevens rekening gehouden met de dag-nacht overgang en de vrijstelling baangebruik in verband met het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan vanwege de vervanging van het ALCMS.

Uit de LVNL-tabel in bijlage A blijkt dat de geregistreerde afwijkingen op basis van de oorzaakanalyse van LVNL in de categorieën 'incorrecte data', 'veiligheidsbelang' en 'geen LVNL-bemoeienis' zijn opgenomen.

Afwijkingen die onder *'veiligheidsbelang'* zijn ingedeeld, betreffen voornamelijk afwijkingen veroorzaakt door weersomstandigheden. In de rapportages van LVNL is de categorie 'veiligheidsbelang' zodanig gespecificeerd dat duidelijk is welke afwijkingen het gevolg zijn van weersomstandigheden en welke afwijkingen een andere (veiligheids-)oorzaak hebben.

Afwijkingen die onder *'geen LVNL-bemoeienis'* zijn ingedeeld, betreffen uitsluitend afwijkingen die hebben plaatsgevonden binnen de 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol waaronder ALCMS' in verband met het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan vanwege de vervanging van het ALCMS (zie paragraaf 1.4).

In de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn door LVNL ook afwijkingen geregistreerd die te maken hebben met de 'verlenging nachtprocedures' in de LVB-wijziging 2012 en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures'.

Deze afwijkingen worden LVNL niet aangerekend, omdat LVNL op basis van deze LVB-wijziging en het experiment zelf mag beslissen of de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, gegeven het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden, vanaf 22.30 uur tot uiterlijk 06.45 uur (met als richttijd 06.30 uur) worden toegepast of dat tussen 22.30 uur en 23.00 uur en vanaf 06.00 uur dagprocedures worden toegepast (zie ook paragraaf 3.1).

In de LVNL-tabel in bijlage A staan de afwijkingen in verband met de 'verlenging nachtprocedures' en het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures', alsmede afwijkingen binnen de dag-nacht overgang, in de kolom 'interpretatie-issues'.

Uit de LVNL-registraties is afgeleid hoe de door LVNL geregistreerde afwijkingen (exclusief de incorrecte data) over de verschillende banen verspreid zijn geweest. Het betreft hier uitsluitend afwijkingen in de nachtperiode (de periode 22.30 uur tot 06.30 uur).

Landingen
Het percentage afwijkend baangebruik bij landingen in de nacht ten opzichte van het totale aantal landingen in de nacht is ongeveer 11,9%, voornamelijk in verband met weersomstandigheden. Het betreft hier landingen op de Buitenveldertbaan (11,1%), de Zwanenburgbaan (0,7%), de Kaagbaan vanuit noordelijke richting (0,1%) en de Aalsmeerbaan (<0,1%).

Starts
Het percentage afwijkend baangebruik bij starts in de nacht ten opzichte van het totale aantal starts in de nacht is ongeveer 3,2%, voornamelijk als gevolg van het vervroegen en verlengen van de nachtprocedures en het groot onderhoud aan de Kaagbaan. Het betreft hier starts van de Buitenveldertbaan (2,2%), de Zwanenburgbaan in noordelijke richting (0,6%) en de Aalsmeerbaan (0,4%).

Beoordeling
Het afwijkend baangebruik bij *landingen en starts* in de nacht is door de Inspectie onderzocht. Daarbij is vastgesteld dat de afwijkingen zowel LVNL als gezagvoerder niet kunnen worden aangerekend, omdat ze:

a) binnen de handhavingsmarge van twee minuten van de dag-nacht overgang vallen, dan wel;
b) binnen het verlengde experiment 'vervroegen nachtprocedures' passen, dan wel;
c) binnen de LVB-wijziging inzake de 'verlenging nachtprocedures' passen, dan wel;
d) binnen de 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol waaronder ALCMS' passen, dan wel;
e) binnen artikel 3.1.5, vijfde lid, van het LVB passen (geldt alleen voor landingen en niet voor starts).

3.5 Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken

De regels betreffen het taxiën met één uitgeschakelde motor en het gebruik van een vaste stroomaansluiting en voorziening voor preconditioned air (PCA).

3.5.1 Taxiën met één uitgeschakelde motor

In artikel 3.2.1 van het LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er na de landing van een driemotorig of een viermotorig straalvliegtuig op de luchthaven zorg voor draagt dat het vliegtuig met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiet. Van deze bepaling kan worden afgeweken indien de uitvoering ervan naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.

In bijlage 6 van de RMI is aangegeven dat Schiphol gegevens moet verstrekken over de acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat met één uitgeschakelde motor taxiet te vergroten, alsmede de resultaten van deze acties.

Werkwijze Inspectie

Het taxiën met één uitgeschakelde motor is niet handhaafbaar. De Inspectie beschouwt de naleving van deze regel als integraal onderdeel van de zorgplicht van de luchtvaartsector. Dit is als zodanig ook aangegeven in het Handhavingsbeleid. De werkwijze van de Inspectie beperkt zich tot het kennisnemen van de door Schiphol gerapporteerde gegevens over dit onderwerp.

Resultaten

In 2011 heeft Schiphol luchtvaartmaatschappijen die met drie- en viermotorige vliegtuigen op Schiphol opereren door middel van een enquête gevraagd aan te geven of na de landing met één uitgeschakelde motor getaxied wordt. Op basis van de resultaten van deze enquête is vervolgens door Schiphol berekend wat de percentages 'taxiën met één uitgeschakelde motor' voor drie- en viermotorige vliegtuigen in de eerste helft van het gebruiksjaar 2012 zijn geweest. Schiphol heeft aangegeven dat na 2011 geen aanvullende acties meer op dit onderwerp hebben plaatsgevonden, onder andere omdat het aantal driemotorige vliegtuigen in 2013 nog maar 1% van het totale luchtverkeer betrof.

Beoordeling

Uit de resultaten van de enquête die Schiphol in 2011 heeft uitgevoerd, blijkt niet dat het aantal vliegtuigen dat met één uitgeschakelde motor taxiet de afgelopen jaren is toegenomen. In verband hiermee heeft de Inspectie besloten om er evenals vorige gebruiksjaren ook voor het gebruiksjaar 2015 vanuit te gaan dat 100% van de driemotorige vliegtuigen en 80% van de viermotorige vliegtuigen na de landing met één uitgeschakelde motor taxiën.

3.5.2 *Vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA*

In artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 is aangegeven dat Schiphol er zorg voor draagt dat op 1 januari 2014 in totaal tenminste 61 afhandelingsplaatsen op de pieren, bedoeld in bijlage 4 van het LVB, zijn voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air (PCA), beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit (APU).

In artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB 2008 is aangegeven dat de gezagvoerder er bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats (lees: vliegtuigopstelplaats) zorg voor draagt dat voor de stroomvoorziening en airconditioning geen gebruik wordt gemaakt van de in het vliegtuig aanwezige APU of van een Ground Power Unit (GPU), voor zover vervangende voorzieningen beschikbaar zijn.

In de Aeronautical Information Publication (AIP) is deze verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen nader uitgewerkt en geconcretiseerd. Daarbij is rekening gehouden met de omstandigheden waaronder het gebruik van de APU redelijkerwijs nog wel is toegestaan. Zo blijft de APU noodzakelijk voor het starten van de motoren, aangezien een vaste stroomaansluiting hiervoor onvoldoende vermogen levert.

In de AIP is ondermeer aangegeven dat de APU binnen 5 minuten na aankomst van het vliegtuig moet worden uitgezet en niet eerder dan 10 minuten voor vertrek weer mag worden aangezet voor het starten van de motoren.

Daarnaast is in de AIP aangegeven dat van deze bepaling mag worden afgeweken, indien:

- het gebruik van een APU om (onderhouds)technische redenen nodig is;
- de vaste stroomaansluitingen en/of PCA-units niet operationeel of beschikbaar zijn;
- de buitentemperatuur lager dan -5ºC of hoger dan +25ºC is.

In bijlage 6 van de RMI is aangegeven dat Schiphol gegevens moet verstrekken over de acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van een vaste stroomaansluiting te vergroten, alsmede de resultaten van deze acties.

Werkwijze Inspectie

Voor wat betreft de *aanleg* van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA voerde de Inspectie elk jaar in de maand januari een inspectie uit om vast te stellen of door Schiphol aan artikel 3.2.2, eerste lid, van het LVB van 26 maart 2010 was voldaan.

Voor wat betreft het *gebruik* van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA door luchtvaartmaatschappijen is in het Convenant Schiphol Airport Authority, deelconvenant Milieu 2, van 27 oktober 2011 vastgelegd dat het toezicht hierop door Schiphol wordt uitgevoerd.

In dat kader voert Schiphol inspecties bij de vliegtuigen op het platform uit en meldt Schiphol haar bevindingen elke maand (vóór januari 2015 elk kwartaal) aan de Inspectie. De Inspectie ziet erop toe dat dit toezicht door Schiphol goed wordt uitgevoerd. Dit gebeurt door middel van periodiek overleg met Schiphol op basis van de inspectieresultaten. Verder zorgt de Inspectie ervoor dat richting luchtvaartmaatschappijen zo nodig handhavend wordt opgetreden.

Resultaten aanleg
Op 17 en 29 januari 2014 is door de Inspectie vastgesteld dat op Schiphol ten minste 61 afhandelingsplaatsen van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA waren voorzien. Het betreft hier afhandelingsplaatsen bij de D-, F-, G- en H-pier en aan de noordzijde van de B-pier.

Tevens is vastgesteld dat van deze 61 afhandelingsplaatsen er zes anders zijn dan aangegeven in bijlage 4 van het LVB. Het betreft hier zes afhandelingsplaatsen aan de D-pier, terwijl het volgens bijlage 4 van het LVB zes afhandelingsplaatsen aan de E-pier hadden moeten zijn. De zes afhandelingsplaatsen aan de D-pier zijn door Schiphol gerealiseerd ter compensatie en om aan de eis van 61 geëlektrificeerde afhandelingsplaatsen op 1 januari 2014 te kunnen voldoen.

In mei 2014 zijn door Schiphol alsnog twee afhandelingsplaatsen uit bijlage 4 van het LVB van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA voorzien. Het totale aantal geëlektrificeerde afhandelingsplaatsen op Schiphol komt hiermee op 63.

Beoordeling aanleg
In januari 2015 heeft Schiphol aan de Inspectie een nieuwe planning overlegd. Volgens deze planning zal in het vierde kwartaal van 2015 afhandelingsplaats E3 uit bijlage 4 van het LVB van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA worden voorzien. De laatste drie afhandelingsplaatsen uit bijlage 4 van het LVB zullen vanwege bouwactiviteiten op het luchtvaartterrein (One-Xs project) in 2016 van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA worden voorzien.

Dat zijn zes afhandelingsplaatsen meer dan in het LVB is voorgeschreven. Voorts bedraagt de verwachte NO_x reductie dan volgens de berekening van Schiphol 6,8% meer dan de NO_x reductiedoelstelling van 50% van het LVB (+3,4%) op basis van de 61 afhandelingsplaatsen zoals aangegeven in bijlage 4 van het LVB.

Voor de Inspectie is het een vereiste dat de beoogde NO_x reductie van 50% vóór het eind van 2015 wordt gehaald. Schiphol heeft door middel van een berekening aangetoond dat dit met de oplevering van opstelplaats E3 in het vierde kwartaal van 2015 mogelijk is. De verwachte NO_x reductie bedraagt dan 1,5% meer dan de NO_x reductiedoelstelling van het LVB.

In de zomer van 2015 zal door de Inspectie worden nagegaan of de planning voor de oplevering van opstelplaats E3 door Schiphol zal worden gehaald. Mocht op dat moment blijken dat dit niet het geval is of twijfelachtig is, dan zal door de Inspectie bestuursrechtelijk worden opgetreden.

Resultaten gebruik
In 2012 zijn door Schiphol de volgende acties gemeld om het aantal vliegtuigen dat van een vaste stroomaansluiting en voorziening voor PCA gebruik maakt te vergroten:

- In de Aeronautical Information Publication (AIP) is een 'APU-ban' opgenomen die jaarlijks wordt aangepast voor wat betreft de afhandelingsplaatsen waar op dat moment sprake is van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA.
- Bij de oplevering van een pier met vaste stroomaansluitingen wordt een Operational Update uitgestuurd, worden alle afhandelaren geïnformeerd en worden alle accountmanagers van Schiphol geïnformeerd, die dit bericht vervolgens weer doorsturen naar de luchtvaartmaatschappijen.

Op basis van het Convenant Schiphol Airport Authority, deelconvenant Milieu 2, van 27 oktober 2011 wordt door Schiphol toezicht uitgeoefend op het gebruik van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor PCA, in relatie tot het zo min mogelijk gebruiken van de APU.

Uit de rapportages van Schiphol over de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 blijkt dat Schiphol bij 55 luchtvaartmaatschappijen 451 inspecties heeft uitgevoerd. Bij 24 inspecties (= 5,3% van het totale aantal inspecties) is door Schiphol vastgesteld dat niet aan artikel 3.2.2, tweede lid, van het LVB 2008 (en de bepalingen in de AIP) is voldaan. Het gaat hierbij om 12 luchtvaartmaatschappijen (= 21,8% van het totale aantal geïnspecteerde luchtvaartmaatschappijen).

In onderstaande tabel staan de inspectieresultaten over de eerste helft van het gebruiksjaar 2015. Ter vergelijking zijn in deze tabel ook de inspectieresultaten weergegeven zoals die in de vorige handhavingsrapportages Schiphol vanaf de tweede helft van het gebruiksjaar 2012 zijn gepresenteerd.

Periode	Aantal inspecties	Percentage overtredingen	Aantal geïnspecteerde maatschappijen	Percentage maatschappijen met overtredingen
1e helft 2015	451	5,3%	55	21,8%
2e helft 2014	436	11,0%	53	24,5%
1e helft 2014	564	9,8%	54	38,9%
2e helft 2013	445	6,1%	54	29,6%
1e helft 2013	407	9,1%	45	37,8%
2e helft 2012	370	13,2%	47	44,7%

Beoordeling gebruik
Uit de inspectieresultaten van Schiphol blijkt dat het nalevingsniveau in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 hoger ligt dan in de tweede helft van het gebruiksjaar 2014 en daarvoor.

In de handhavingsrapportage Schiphol van 3 maart 2015 is aangegeven dat in de tweede helft van het gebruiksjaar 2014 aan één luchtvaartmaatschappij een last onder dwangsom is opgelegd. Deze last onder dwangsom heeft een looptijd van een jaar en heeft tot nu toe als resultaat opgeleverd dat het aantal overtredingen door de betreffende luchtvaartmaatschappij sterk is afgenomen. Dit heeft een gunstig effect gehad op het percentage overtredingen in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015.

Daarnaast kwamen in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zes luchtvaartmaatschappijen in aanmerking om door de Inspectie te worden aangeschreven. Drie hiervan hebben inmiddels een waarschuwingsbrief van de Inspectie ontvangen.

4 Toezicht naleving grenswaarden

4.1 Grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico

In artikel 4.1.1 van het LVB is aangegeven dat het totale risicogewicht (hierna: TRG) van het luchthavenluchtverkeer per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton mag bedragen.

Resultaten

Het TRG is door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend. Uit deze berekening over de periode tot 1 mei 2015 blijkt een TRG van 3,359 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 30 april 2015 nog een TRG-ruimte van 6,365 ton beschikbaar was.

4.2 Grenswaarden voor de geluidbelasting

4.2.1 Totale volume van de geluidbelasting L_{den}

In artikel 4.2.1 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het totale volume van de geluidbelasting (hierna: TVG), met de L_{den} als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal, per gebruiksjaar niet meer dan 63,71 dB(A) mag bedragen. Op basis van het besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het LVB (hierna: het LVB 2004) is deze grenswaarde verlaagd tot 63,46 dB(A). Dit is de grenswaarde waarop in het gebruiksjaar 2015 gehandhaafd wordt.

Resultaten

De L_{den}-waarde voor het TVG is door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan de grenswaarde zoals vastgelegd in het LVB 2004.

Uit de berekening van het TVG L_{den} over de periode tot 1 mei 2015 blijkt een waarde van 59,03 dB(A). Afgezet tegen de grenswaarde van 63,46 dB(A) betekent dit dat op 30 april 2015 nog een TVG L_{den}-ruimte van 4,43 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{den}-ruimte van ongeveer 64%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2014 over het gehele etmaal, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

4.2.2 Geluidbelasting handhavingspunten L_{den}

In artikel 4.2.1, derde lid, van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de L_{den} als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal) per gebruiksjaar niet meer mag bedragen dan de voor dat punt aangegeven waarde in bijlage 2 van het LVB. De grenswaarden in bijlage 2 van het LVB zijn de afgelopen jaren een aantal keren aangepast. De laatste wijziging dateert van 26 maart 2010.

Uit paragraaf 1.3 blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} van 26 maart 2010 in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn aangepast. Het gaat hierbij om vervangende grenswaarden in verband met het verlengde experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol zoals weergegeven in bijlage B.

Resultaten
De L_{den}-waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan bovengenoemde vervangende grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{den} over de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn weergegeven in bijlage B.

In onderstaande tabel zijn de resultaten meer inzichtelijk gemaakt op basis van aanvullende gegevens van Schiphol. In deze tabel zijn de resultaten van de geluidbelastingsberekening per handhavingspunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingspunt over de periode 1 november 2014 tot 1 mei 2015.

Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik
20	55,8%	21	39,7%	22	31,0%	35	23,6%
25	50,8%	23	38,5%	11	31,0%	7	23,2%
33	47,6%	4	37,1%	15	30,7%	2	23,2%
29	45,1%	30	36,9%	28	29,1%	3	22,4%
19	43,4%	32	36,1%	34	28,6%	17	21,7%
24	42,9%	31	36,0%	16	26,4%	8	21,2%
26	41,2%	12	35,0%	10	26,2%	9	20,2%
27	40,7%	14	32,9%	1	24,6%	6	17,8%
13	40,5%	5	32,3%	18	23,9%		

Beoordeling
Uitgaande van een tijdsevenredig gemiddelde van 49,6% op 30 april 2015 blijkt uit bovenstaande tabel dat in de handhavingspunten 20 en 25 het capaciteitsverbruik boven het tijdsevenredige gemiddelde ligt. Dit betekent dat in deze handhavingspunten sprake is van een verhoogd overschrijdingsrisico. Het gaat hierbij om een handhavingspunt ten oosten van de Buitenveldertbaan en een handhavingspunt ten zuidoosten van de Aalsmeerbaan (zie bijlage C).

4.2.3 *Totale volume van de geluidbelasting L_{night}*

In artikel 4.2.2 van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat het totale volume van de geluidbelasting (hierna: TVG), met de L_{night} als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur, per gebruiksjaar niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Dit is de grenswaarde waarop in het gebruiksjaar 2015 gehandhaafd wordt.

Resultaten

De L_{night}-waarde voor het TVG is door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan de grenswaarde zoals vastgelegd in het LVB van 20 februari 2003.

Uit de berekening van het TVG L_{night} over de periode tot 1 mei 2015 blijkt een waarde van 47,99 dB(A). Afgezet tegen de grenswaarde van 54,44 dB(A) betekent dit dat op 30 april 2015 nog een TVG L_{night}-ruimte van 6,45 dB(A) beschikbaar was. Dit komt overeen met een nog beschikbare TVG L_{night}-ruimte van ongeveer 77%, gegeven het aantal vluchten en de verkeerssamenstelling zoals die in de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 in de nacht, onafhankelijk van het feitelijke baangebruik, aan de orde zijn geweest.

4.2.4 *Geluidbelasting handhavingspunten L_{night}*

In artikel 4.2.2, derde lid, van het LVB van 20 februari 2003 is aangegeven dat de geluidbelasting in een handhavingspunt (met de L_{night} als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur) per gebruiksjaar niet meer mag bedragen dan de voor dat punt aangegeven waarde in bijlage 3 van het LVB. De grenswaarden in bijlage 3 van het LVB zijn de afgelopen jaren een aantal keren aangepast. De laatste wijziging dateert van 26 maart 2010. Het betreft hier de grenswaarden zoals weergegeven in bijlage D.

Resultaten

De L_{night}-waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn door het NLR, in opdracht van Schiphol, overeenkomstig het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend en door de Inspectie getoetst aan bovengenoemde vervangende grenswaarden.

De resultaten van de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten L_{night} over de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn weergegeven in bijlage D.

In de nu volgende tabel zijn de resultaten meer inzichtelijk gemaakt op basis van aanvullende gegevens van Schiphol. In deze tabel zijn de resultaten van de geluidbelastingsberekening per handhavingspunt omgerekend naar het capaciteitsverbruik per handhavingspunt over de periode 1 november 2014 tot 1 mei 2015.

Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik	Hhp.	Capaciteits-verbruik
16	35,0%	18	31,5%	12	25,2%	6	18,2%
24	34,5%	9	31,0%	4	25,1%	2	18,0%
21	34,2%	17	31,0%	1	23,9%	14	16,3%
15	34,0%	20	29,9%	3	23,4%	5	13,7%
22	32,7%	11	28,2%	7	21,5%		
23	32,1%	8	27,1%	13	20,2%		
10	31,6%	19	25,4%	25	18,6%		

Beoordeling
Uitgaande van een tijdsevenredig gemiddelde van 49,6% op 30 april 2015 blijkt uit bovenstaande tabel dat in geen van de handhavingspunten het capaciteitsverbruik boven het tijdsevenredige gemiddelde ligt. Dit betekent dat in geen van deze handhavingspunten sprake is van een verhoogd overschrijdingsrisico.

4.3 Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

In artikel 4.3.1 van het LVB zijn grenswaarden gegeven voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Het betreft hier de stoffen of stofgroepen koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_X), vluchtige organische stoffen (VOS), zwaveldioxide (SO_2) en fijn stof (PM_{10}).

Voor ieder van deze stoffen zijn er twee soorten grenswaarden mogelijk:

- relatieve grenswaarden, die zijn aangegeven in gram emissie van een stof per ton maximum startgewicht, en die betrekking hebben op het totaal van alle vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar (zie artikel 4.3.1, eerste lid, van het LVB);
- absolute grenswaarden (emissieplafonds), die worden bepaald door de in het voorgaande gebruiksjaar op basis van de relatieve grenswaarde toegestane totale emissie van een stof in tonnen (zie artikel 4.3.1, derde lid, van het LVB).

De relatieve grenswaarden zijn in eerste instantie leidend. Zolang die niet worden overschreden spelen absolute grenswaarden geen rol.
Wordt voor een stof de relatieve grenswaarde wel overschreden, dan treedt daarvoor een absolute grenswaarde in de plaats, totdat op enig moment de relatieve grenswaarde weer wordt onderschreden. Vanaf dat moment is de relatieve grenswaarde weer leidend. De formule voor de berekening van de absolute grenswaarde is het product van het gerealiseerde gesommeerde maximum startgewicht en de relatieve grenswaarde van het vorige gebruiksjaar.

Resultaten
In de nu volgende tabel staan de emissiegegevens in relatie tot de relatieve grenswaarden voor CO, NO_x, VOS, SO_2 en PM_{10} zoals die door het NLR, in opdracht van Schiphol, berekend zijn.

	CO	NO_x	VOS	SO_2	PM_{10}
Grenswaarde artikel 4.3.1, eerste lid, LVB, gebruiksjaar 2015	55,0	74,6	8,4	2,1	2,5
Gerealiseerde emissies eerste helft gebruiksjaar 2015	52,0	64,5	6,9	1,8	1,9

Uit de resultaten blijkt dat de relatieve grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn.

5 Toezicht naleving hoogtebeperkingen objecten

In artikel 8.12 van de Wet luchtvaart is aangegeven dat het verboden is objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor vereist is, op te richten of te verplaatsen in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB. In artikel 2.2.2 van het LIB is aangegeven dat geen objecten zijn toegestaan die hoger zijn dan een voor een specifiek gebied bepaalde maximale waarde. Het vierde lid van dit artikel richt zich met name op (tijdelijke) bouwkranen, voor zover deze kranen reiken tot een hoogte hoger dan de bovenbedoelde maximale waarden.

Werkwijze Inspectie
In het Handhavingsbeleid is vastgelegd dat door de Inspectie obstakel-inspecties worden uitgevoerd om na te gaan of bouwkranen in de nabijheid van de luchthaven niet te hoog zijn of dat zonder vergunning/ontheffing wordt geopereerd, waardoor het luchtverkeer in gevaar zou kunnen worden gebracht. In het Convenant Schiphol Airport Authority zijn hierover nadere afspraken met Schiphol gemaakt. Daarin is vastgelegd dat Schiphol in geval van (mobiele) objecten buiten het luchtvaartterrein, bij vermoedens van het niet hebben van een ontheffing of vermoedens van het verrichten van werkzaamheden die strijdig zijn met de ontheffing, hierover contact opneemt met de Inspectie, en de handhaving aan de Inspectie overlaat. Daarnaast voert de Inspectie obstakel-inspecties uit op basis van meldingen door andere partijen, zoals LVNL.

Resultaten
In de eerste helft van het gebruiksjaar 2015 zijn geen meldingen gedaan over mobiele bouwkranen buiten het luchtvaartterrein en heeft de Inspectie derhalve ook geen inspecties uitgevoerd.

6 Getroffen voorzieningen

In artikel 8.18 van de Wet luchtvaart is bepaald dat Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zelf en in onderlinge samenwerking voorzieningen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. Het platform waar dergelijke voorzieningen besproken worden en waarin over het toepassen van de voorzieningen een besluit wordt genomen is het Environmental and Economic Management Committee (E^2MC) van de luchtvaartsector.

De Inspectie vervult in het E^2MC een waarnemersrol. Hierdoor blijft de Inspectie direct op de hoogte van de zaken die in het E^2MC worden besproken, de besluiten die in het E^2MC worden genomen en de argumenten die aan deze besluiten ten grondslag liggen. De in het E^2MC genomen besluiten worden maandelijks aan de Inspectie bekend gemaakt door middel van een verslag. Daarnaast ontvangt de Inspectie tweewekelijks een quick scan van Schiphol waarin met name de actuele ontwikkeling van de geluidbelasting en het gebruik van de banen inzichtelijk wordt gemaakt.

In het kader van de sturing van de geluidbelasting zijn in het verleden door de luchtvaartsector baanpreferentiewijzigingen doorgevoerd, als voorziening om een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen.

Resultaten
In de gebruiksjaren 2011 en 2012 heeft een experiment plaatsgevonden met het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol. Op 8 oktober 2013 heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer gemeld dat zij voornemens is om het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving te verankeren. Op 25 oktober 2013 heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer een brief gestuurd waarin aangegeven is dat de partijen aan de Alderstafel hebben afgesproken dat het wenselijk is om in afwachting van de besluitvorming over het nieuwe normen- en handhavingstelsel de operatie uit te blijven voeren volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik.

In verband hiermee is afgesproken dat de sector in aanloop naar de formele wijziging van de wet- en regelgeving geen stuurmaatregelen inzet bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde voor de geluidbelasting in een handhavingspunt (zie ondermeer de brief van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer van 18 november 2014 inzake het luchtvaartbeleid).

7 Maatregelen inspecteur-generaal

In artikel 8.22 van de Wet luchtvaart is bepaald dat de inspecteur-generaal bij een geconstateerde overschrijding van de grenswaarden maatregelen voorschrijft die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden.

Resultaten
In de handhavingsrapportage Schiphol van 3 maart 2015 is aangegeven dat zich in het gebruiksjaar 2014 in L_{den}-handhavingspunt 33 een overschrijding van de vervangende grenswaarde voor de geluidbelasting heeft voorgedaan. Naar aanleiding van deze overschrijding heeft de Inspectie in januari 2015 een oorzaakanalyse uitgevoerd. Daarbij is ondermeer vastgesteld dat de overschrijding het gevolg was van het vliegen volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

In hoofdstuk 6 is aangegeven dat aan de Alderstafel is afgesproken, dat het wenselijk is om in afwachting van de besluitvorming over het nieuwe normen- en handhavingstelsel de operatie uit te blijven voeren volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik. Dit betekent dat ook in het gebruiksjaar 2015 conform de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel zal worden gevlogen. Maatregelen van de inspecteur-generaal om te voorkomen dat L_{den}-handhavingspunt 33 in het gebruiksjaar 2015 opnieuw overschreden wordt, kunnen daarbij verstorend zijn.

In verband hiermee heeft de Staatssecretaris ervoor gekozen om de overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting in L_{den}-handhavingspunt 33 (net als in 2013) op te vangen met een regeling ex artikel 8.23a Wet luchtvaart (experimenteerregeling). Deze regeling wordt momenteel voorbereid. Hierdoor is het voor de inspecteur-generaal niet (meer) nodig maatregelen te nemen.

Bijlage A Afwijkingen baan- en luchtruimgebruik tot 1 mei 2015

Tabel 1		Aantallen		Categorisatie Niet LVNL					Categorisatie LVNL		Aggregatie		
	Milieuregels	Afwijkingen	Totaal aantal vluchten (jets)	Incorrecte data	Veiligheidsbelang	Onvoldoende technische voorzieningen	Geen LVNL-bemoeienis	Interpretatie issues	Waarschijnlijk veroorzaakt door LVNL	Nader te onderzoeken	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL incl. interpretatie issues	Vooralsnog verantwoordelijkheid LVNL excl. interpretatie issues	Norm
	Routegebruik												
1	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen buiten de TMA	241	92995								241 (0,26%)	241 (0,26%)	5,00%
2	Verticale afwijkingen overdag van naderende vliegtuigen in de TMA	1606	92995								1606 (1,73%)	1606 (1,73%)	15,00%
3	Horizontale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen	332	7662	1	186	1	2	138[a]	4		142 (1,85%)	4 (0,05%)	0,05%
4	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen buiten de TMA	3	7662		1			1[b]	1		2 (0,03%)	1 (0,01%)	0,05%
5	Verticale afwijkingen in de nacht van naderende vliegtuigen in de TMA	60	7662	14[c]	7		7	30[d]	2		32 (0,42%)	2 (0,03%)	0,05%
6	Horizontale afwijkingen overdag van vertrekkende vliegtuigen	437	97815					328[e]	109		437 (0,45%)	109 (0,11%)	3,00%
7	Horizontale afwijkingen in de nacht van vertrekkende vliegtuigen	64	2837	4	22		10	27[f]	1		28 (0,99%)	1 (0,04%)	0,05%
8	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen in de TMA	0	100652								0 (0,00%)	0 (0,00%)	0,05%
9	Verticale afwijkingen van vertrekkende vliegtuigen buiten de TMA	25	100652								25 (0,02%)	25 (0,02%)	10,00%
	Baangebruik												
10	Afwijkingen in baangebruik bij vertrek	93		1	1		39[g]	52[h]			52	0	
11	Afwijkingen in baangebruik bij aankomst	914			907			7[i]			7	0	

a) 116 gevallen 'boven FL70 luchtverkeerweg binnengevlogen', 14 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 7 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten, 1 afwijking in verband met 'verlenging nachtprocedures'

b) 1 afwijking in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures'

c) 14 incorrecte data, waarvan 10 gevallen naderingen baan 27 waarbij geland is op baan 24

d) 30 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures'

e) LVNL hanteert een (door de Inspectie geaccordeerd) aftrekpercentage van 75,0% voor de afwijkingen die volgens LVNL niet aan LVNL toe te schrijven zijn

f) 21 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 6 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten

g) 39 afwijkingen in verband met groot onderhoud Kaagbaan

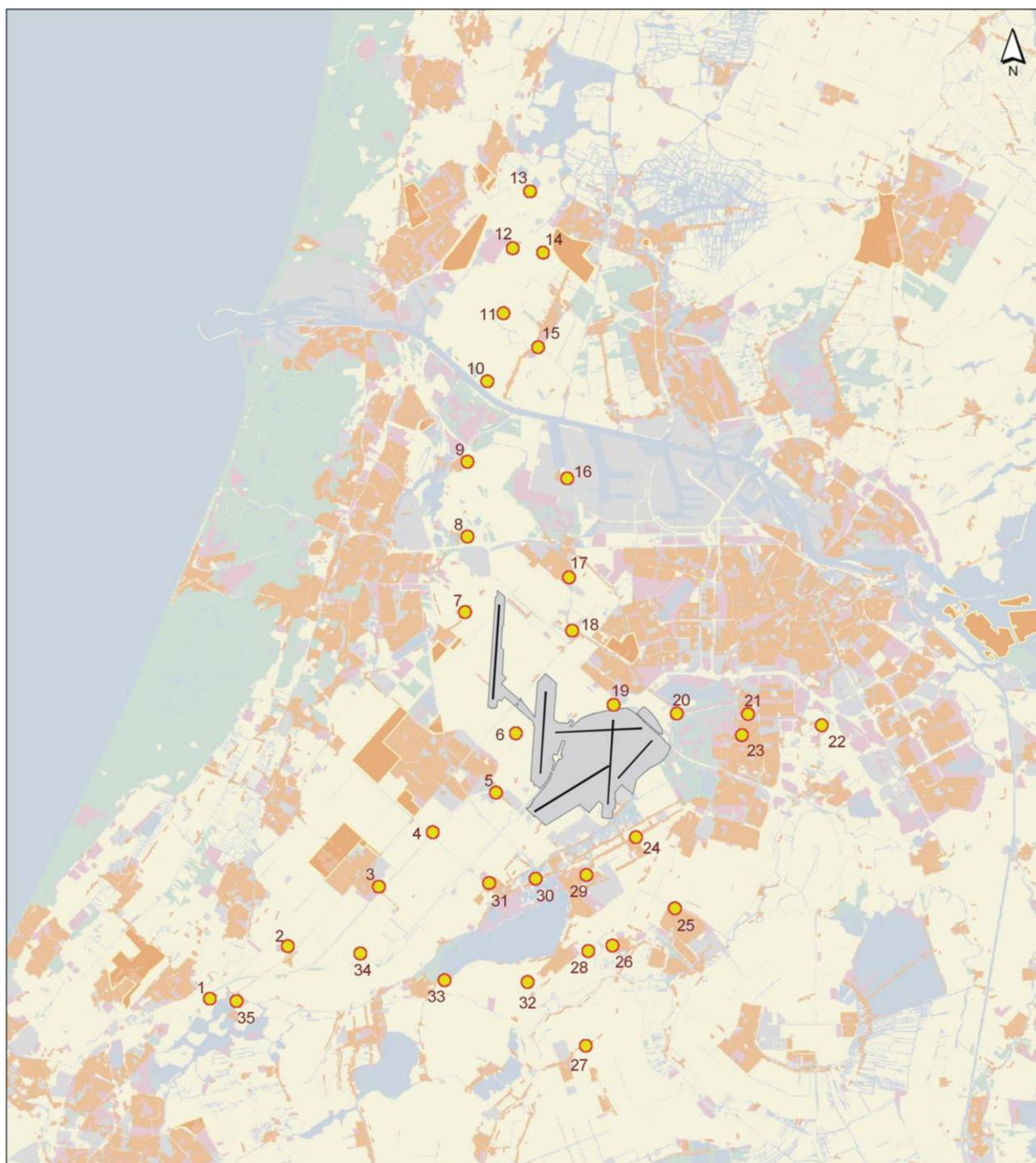
h) 47 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 4 afwijkingen in verband met 'verlenging nachtprocedures' en 1 geval dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten

i) 4 afwijkingen in verband met 'experiment vervroegen nachtprocedures', 3 gevallen dag/nacht overgang binnen handhavingsmarge van 2 minuten

Bijlage B Grenswaarden handhavingspunten L_{den} en geluidbelasting tot 1 mei 2015

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten etmaal L_{den} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	97.325	470.400	55,98	49,89
2	100.475	472.525	57,70	51,35
3	104.150	474.925	58,75	52,24
4	106.325	477.125	58,26	53,96
5	108.875	478.725	57,92	53,02
6	109.675	481.125	57,40	49,91
7	107.625	486.025	57,59	51,25
8	107.725	489.075	58,58	51,85
9	107.725	492.100	57,03	50,09
10	108.525	495.350	59,22	53,40
11	109.175	498.100	58,78	53,69
12	109.550	500.725	58,45	53,89
13	110.250	503.025	57,49	53,57
14	110.775	500.550	56,82	51,99
15	110.575	496.725	57,96	52,83
16	111.750	491.425	56,94	51,16
17	111.825	487.425	57,15	50,51
18	111.950	485.275	61,25	55,03
19	113.625	482.275	53,90	50,27
20	116.175	481.925	57,73	55,20
21	119.050	481.900	57,47	53,46
22	122.025	481.450	57,53	52,45
23	118.800	481.050	56,71	52,57
24	114.525	476.925	57,56	53,88
25	116.100	474.050	57,91	54,97
26	113.575	472.550	55,43	51,58
27	112.500	468.500	56,19	52,28
28	112.600	472.325	55,51	50,15
29	112.525	475.400	57,04	53,58
30	110.475	475.250	57,54	53,21
31	108.600	475.075	58,78	54,34
32	110.150	471.075	56,99	52,56
33	106.800	471.150	56,77	53,55
34	103.400	472.225	57,32	51,88
35	98.400	470.300	57,17	50,89

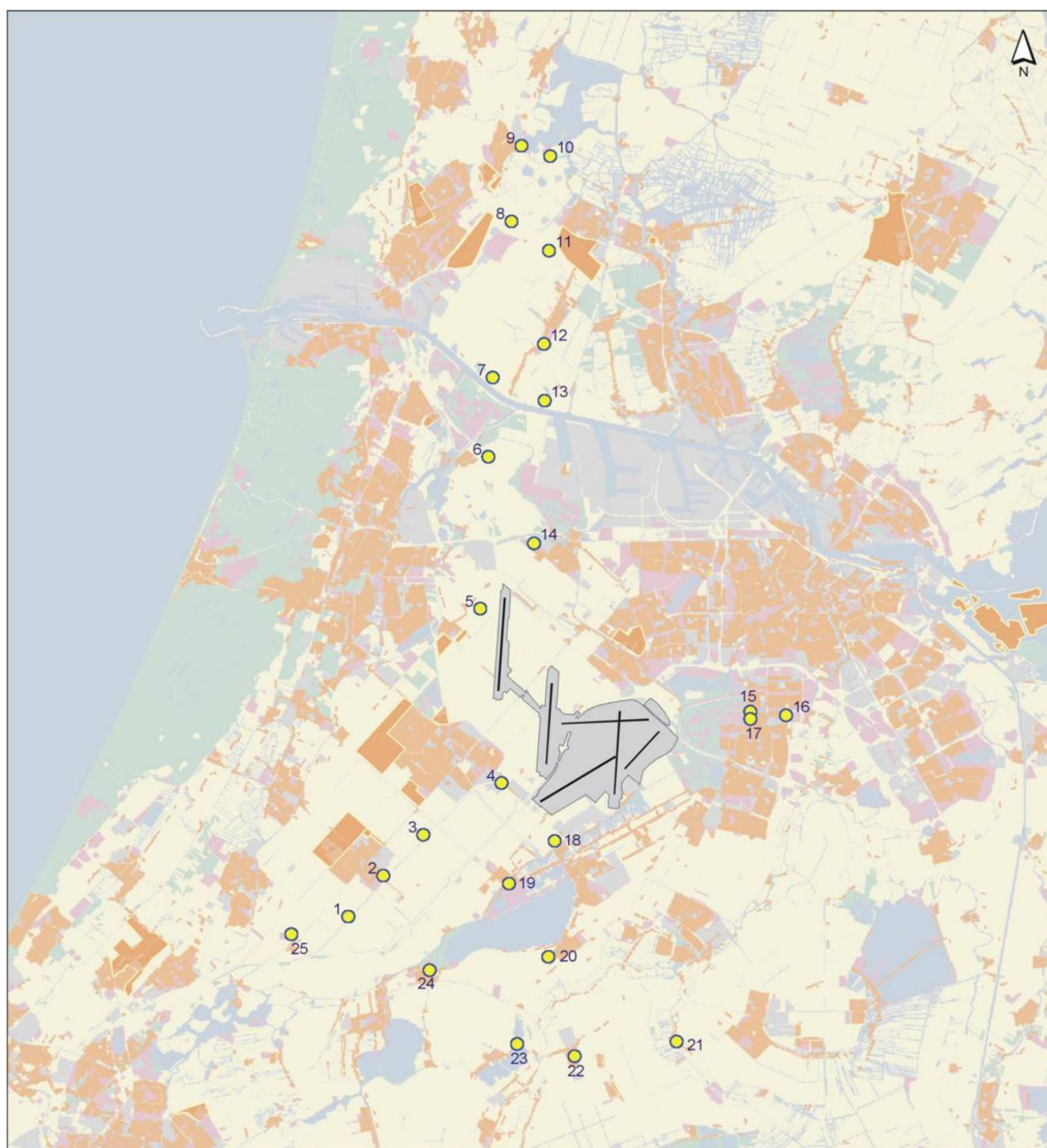
Bijlage C Handhavingspunten L_{den}



Bijlage D Grenswaarden handhavingspunten L_{night} en geluidbelasting tot 1 mei 2015

Grenswaarden en geluidbelasting handhavingspunten periode 23-07 uur L_{night} [dB(A)]				
Punt Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Geluidbelasting
1	102.750	473.250	52,99	46,78
2	104.150	474.925	50,42	42,97
3	105.750	476.600	47,89	41,59
4	108.875	478.725	47,72	41,72
5	108.025	485.875	52,18	43,55
6	108.350	492.100	51,90	44,51
7	108.525	495.350	49,96	43,28
8	109.275	501.750	48,51	42,84
9	109.675	504.850	46,83	41,74
10	110.825	504.425	47,44	42,44
11	110.775	500.550	48,54	43,04
12	110.575	496.725	49,87	43,89
13	110.600	494.400	50,53	43,58
14	110.175	488.550	52,44	44,57
15	118.825	481.650	52,41	47,73
16	120.250	481.500	51,32	46,76
17	118.825	481.350	52,38	47,29
18	111.000	476.350	47,51	42,49
19	109.175	474.600	46,02	40,06
20	110.750	471.600	46,15	40,90
21	115.875	468.125	43,75	39,09
22	111.800	467.525	44,17	39,32
23	109.500	468.025	45,79	40,86
24	106.000	471.050	46,15	41,53
25	100.475	472.525	48,84	41,53

Bijlage E Handhavingspunten L_{night}



Bijlage F Begrippenlijst

Administratiecontroles RMI
Periodieke controles bij Schiphol en LVNL waarbij de kwaliteit van de verstrekte gegevens wordt gecontroleerd.

Aeronautical Information Publication (AIP)
Luchtvaartinlichtingen die voor de grote luchtvaart van belang kunnen worden geacht en een permanent karakter hebben.

Airfield Lighting Control and Monitoring System (ALCMS)
Systeem voor het bedienen en bewaken van alle lichtsystemen op en om de start-, landings- en taxibanen van Schiphol.

Alderstafel/Tafel van Alders
Bestuurlijk overleg van vertegenwoordigers van provincies, gemeenten, rijksoverheid, sectorpartijen en bewoners, onder voorzitterschap van de voormalig Commissaris van de Koningin, de heer Hans Alders, waarin afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol voor de korte- en middellange termijn en de ontwikkeling van een nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol.

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL)
Onderdeel van de Inspectie waar verplichte meldingen van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart worden geregistreerd en geanalyseerd.

Audits RMI
Periodieke controles bij Schiphol en LVNL om vast te stellen of het proces van gegevensverstrekking (en de daarbij gebruikte systemen) voldoet aan de eisen die de RMI eraan stelt.

Auxiliary Power Unit (APU)
Hulpmotor in de staart van een vliegtuig ten behoeve van de stroomvoorziening van het vliegtuig.

Baanpreferenties
Rangorde baancombinaties op basis van de mate waarin ze geluidhinder voor de omgeving opleveren.

Beperkingengebied
Gebied rond schiphol waarvoor hoogtebeperkingen, beperkingen bebouwing en beperkingen ‘aantrekken vogels’ gelden.

Bestuurlijke boete
Boete die aan een sectorpartij kan worden opgelegd als een regel is overtreden of een maatregel van de inspecteur-generaal niet is opgevolgd.

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)
Informatie- en klachtencentrum van de luchtvaartsector waar omwonenden terecht kunnen voor vragen en klachten over het vliegverkeer van, naar en op Schiphol.

Convenant
Overeenkomst tussen partijen waarin onderlinge afspraken worden vastgelegd.

Flight Management System
Gecomputeriseerde elektronica aan boord van het vliegtuig die door piloten kan worden gebruikt bij het plannen van de vliegroute en de navigatie van het vliegtuig.

Flighttrack and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS)
Systeem dat tot februari 2015 door de Inspectie is gebruikt voor het registreren en controleren van gevlogen routes, en waarmee ook geluidbelastingsberekeningen konden worden uitgevoerd.

Geen LVNL bemoeienis
Afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten die volgens LVNL zeer waarschijnlijk door gezagvoerders van vliegtuigen zijn veroorzaakt en niet door LVNL.

Gebruiksjaar Schiphol
Periode van 1 november in enig jaar tot 1 november van het daarop volgende jaar.

Geluidbelasting in handhavingspunten
Hoeveelheid geluid veroorzaakt door vliegtuigen, berekend voor een aantal geografisch bepaalde rekenpunten in de omgeving van Schiphol, over de periode van maximaal een gebruiksjaar.

Getroffen voorzieningen
Maatregelen die door één of meerdere sectorpartijen genomen zijn om te voorkomen dat een grenswaarde wordt overschreden.

Grenswaarden
Maximaal toegestane waarden inzake de geluidbelasting, de externe veiligheid en stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

Groot baanonderhoud
Gepland onderhoud aan een start- of landingsbaan waarbij het noodzakelijk is de baan voor langere tijd buiten gebruik te stellen.

Ground Power Unit (GPU)
Mobiele generator op het platform ten behoeve van de stroomvoorziening van een vliegtuig.

Handhaving
Geven van een waarschuwing, opleggen van een maatregel IG of opleggen van een sanctie (bestuurlijke boete of last onder dwangsom) indien is vastgesteld dat een wettelijke bepaling niet is nageleefd.

Handhavingsmarge
Marge die door de Inspectie wordt gehanteerd alvorens sprake is van een formele overschrijding van een grenswaarde of overtreding van een regel.

Last onder dwangsom
In het vooruitzicht gestelde te betalen geldsom om af te dwingen dat een sectorpartij adequate maatregelen neemt om een overtreding van een regel te voorkomen (preventieve dwangsom) dan wel te voorkomen dat een overtreding van een regel zich opnieuw voordoet.

L_{den}
Geluidbelastingsindicator voor de dag-, avond- en nachtperiode (het gehele etmaal).

Legitieme afwijkingen
Afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten die op basis van het LVB tot een bepaald percentage van het totale aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar zijn toegestaan, dan wel afwijkingen van luchtverkeerwegen boven een bepaalde, in het LVB vastgelegde, minimale vlieghoogte.

L_{night}
Geluidbelastingsindicator voor de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur lokale tijd).

Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)
Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM waarin is vastgelegd welke regels er gelden omtrent de bestemming en het gebruik van de grond van het luchthavengebied Schiphol en het gebied daaromheen (het beperkingengebied).

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (**LVB)**
Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM waarin voor Schiphol, LVNL en gezagvoerders van vliegtuigen is aangegeven aan welke normen (grenswaarden) en regels moet worden voldaan.

Luchtvaartsector/sectorpartijen
Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en luchtvaartmaatschappijen.

Luchtverkeerweg
In het LVB vastgelegde vertrek- of naderingsroute met daaromheen een tolerantiegebied waarbinnen de gezagvoerder van een vliegtuig en LVNL geacht worden een vlucht te laten plaatsvinden.

Maatregel IG
Maatregel die door de inspecteur-generaal aan één of meerdere sectorpartijen kan worden opgelegd om te voorkomen dat een overschrijding van een grenswaarde zich in het volgende gebruiksjaar opnieuw voordoet.

Marginale afwijking
Afwijking van een luchtverkeerweg van minder dan één nautische mijl of afwijking van een minimale vlieghoogte van minder dan 300 voet.

Maximum Take Off Weight (MTOW)
Maximum startgewicht van een vliegtuig.

Meetvlucht
Vlucht uitgevoerd om de nauwkeurigheid van de navigatieapparatuur op de grond te controleren.

Meld en Informatie Centrum (MIC)
Onderdeel van de Inspectie waar vragen van met name burgers binnenkomen die door de Inspectie worden behandeld.

NiceLog
Systeem dat tot februari 2015 door de Inspectie is gebruikt voor het registreren en uitluisteren van gesprekken tussen verkeersleiding en gezagvoerder.

Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1)
Startprocedure waarbij eerst tot 3000 voet geklommen wordt alvorens horizontaal versneld wordt.

Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2)
Startprocedure waarbij op lagere hoogte (1500 voet bij KLM) horizontaal versneld wordt.

Onvoldoende technische voorzieningen
Situatie waarin de navigatieapparatuur van een vliegtuig onvoldoende is om in de nacht een nadering binnen de luchtverkeerweg te kunnen uitvoeren.

Preconditioned air (PCA)
Lucht die in het vliegtuig wordt gepompt om de lucht te zuiveren en op de juiste temperatuur te houden.

Regeling milieu-informatie Schiphol (**RMI)**
Ministeriële regeling waarin voor Schiphol en LVNL is aangegeven welke gegevens wanneer en met welke frequentie aan de Inspectie moeten worden verstrekt ten behoeve van de handhaving, hoe deze gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Regels
Bepalingen inzake het gebruik van het luchtruim (luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten), het baangebruik en de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.

Risicogebaseerde controle
Controle toegespitst op die luchtvaartmaatschappijen en/of vliegtuigtypen waar de kans op het niet naleven van de regels van het LVB het grootst is.

Slotgecoördineerde luchthaven
Luchthaven waarvoor geldt dat door een (onafhankelijke) slotcoördinator tijden aan luchtvaartmaatschappijen zijn uitgegeven waarop een start of landing op de luchthaven mag worden uitgevoerd.

Slotsmisbruik
Herhaaldelijk en zonder geldige reden een start of landing uitvoeren op een tijdstip waarvoor door de slotcoördinator geen toestemming (slot) is verleend.

Standard Instrument Departures (SID's)
Vertrekprocedures voor vliegtuigen om automatisch de vertrekroutes te kunnen volgen.

Terminal Control Area Schiphol (Schiphol TMA)
Verkeersleidingsgebied rond Schiphol waarin LVNL het startende en landende verkeer afhandelt.

Toezicht
Via controles nagaan of de wettelijke bepalingen worden nageleefd.

Totale risicogewicht
Maat voor het externe veiligheidsrisico. Het totale risicogewicht is het product van de gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging (start of landing), het aantal vliegtuigbewegingen en het gemiddelde maximum startgewicht van de vliegtuigen, berekend over de periode van een gebruiksjaar.

Totale volume van de geluidbelasting
Maat voor de totale hoeveelheid geluid veroorzaakt door vliegtuigen, onafhankelijk van de verdeling van het geluid over de omgeving, berekend over de periode van een gebruiksjaar.

Vaste stroomaansluiting
Vast aansluitpunt op het platform ten behoeve van de stroomvoorziening (400 Hz) van een vliegtuig.

Vervangende grenswaarden
Grenswaarden die tijdelijk in de plaats komen van de grenswaarden uit het LVB en door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu worden vastgesteld en in een ministeriële regeling worden vastgelegd.

Vliegtuigvolgsysteem Casper (CASPER)
Systeem dat (als vervanger van FANOMOS en NiceLog) sinds februari 2015 door de Inspectie wordt gebruikt voor het registreren, controleren en onderzoeken van vluchten. In dit systeem is ook een functionaliteit voor het registreren en uitluisteren van gesprekken tussen verkeersleiding en gezagvoerder geïntegreerd.

Zorgplicht
Gezamenlijke verplichting van de sectorpartijen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden niet worden overschreden.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

www.ilent.nl | Twitter: @inspectieLenT

Augustus 2015